

# TOSCANA 2016

A.S.P.O.T.

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO  
DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

2-3 Aprile 2016 - Empoli (FI)  
Palazzo delle Esposizioni



## LA POSTA PRIVATA NEL GRANDUCATO DI TOSCANA I FRANCOBOLLI DELLE STRADE DI FERRO

FRANCO CANEPA ASPOT

# A.S.Po.T. Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana

Sede: via Cavour 47, 50053 Empoli [avv.papanti@yahoo.it](mailto:avv.papanti@yahoo.it)

La “Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana”, fondata nel 1995, ha lo scopo di promuovere e sviluppare lo studio e la conoscenza della storia postale della Toscana.

Ne fanno parte circa 80 soci residenti in Italia e all’Estero.

Queste le principali iniziative dell’A.S.Po.T..

- “Il Monitore della Toscana”, rivista semestrale sulla quale vengono pubblicati articoli di storia postale e filatelia toscane.
- “Catalogo dei Bolli Prefilatelici Toscani” di recente pubblicazione.
- Periodici incontri, nel corso dei quali sono trattati argomenti di storia postale toscana.
- Visita a musei postali o a località ove si svolsero eventi rilevanti per la posta.
- Incontri con associazioni filateliche affini.
- Realizzazione di collezioni collettive presentate anche in occasione di manifestazioni e mostre non filateliche.



Il Catalogo può essere richiesto a: Florence Center s.r.l.,  
Viale Don Minzoni 44, 50129 Firenze  
[luigi@impallomeni.it](mailto:luigi@impallomeni.it)



La rivista dell'ASPoT  
"IL MONITORE DELLA TOSCANA"  
esce semestralmente e viene inviata gratuitamente ai soci.

Iscrizioni ed informazioni presso la segreteria: [daniele.bicchi@alice.it](mailto:daniele.bicchi@alice.it)

A.S.P.O.T.

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

# TOSCANA 2016

**2-3 Aprile 2016 - Empoli (FI)**  
**Palazzo delle Esposizioni**

## **LA POSTA PRIVATA NEL GRANDUCATO DI TOSCANA I FRANCOBOLLI DELLE STRADE DI FERRO**

### INDICE

**Presentazione** *di Alessandro Papanti* pag. 3

**I francobolli delle vie ferrate** *di Franco Canepa*

La febbre ferroviaria pag. 4

I *francobolli* delle vie ferrate: le etichette pag. 9

Catalogazione:

Strada Ferrara Leopolda poi Strade Ferrate Livornesi pag. 12

Strada Ferrara Centrale Toscana pag. 14

Etichette S.F. Leopolda poi S.F. Livornesi classificate per stazione di provenienza:

Livorno pag. 15

Firenze pag. 27

Pisa pag. 30

Etichette Strada Ferrara Centrale Toscana pag. 31

Annulli di stazione usati in luogo delle etichette pag. 35

Etichette per assicurate pag. 37

Valutazioni pag. 40

“L'autore ringrazia per le immagini messe a disposizione  
i soci Finetti, Guerri, Papanti e l'Unificato”

TOSCANA 2016



1866-2016

FERRUCCIO BUSONI

150° anniversario della nascita

*Ferruccio Busoni*



## Presentazione

Scopo dell'A.S.Po.T. è la promozione e diffusione dello studio della storia postale toscana mediante riunioni periodiche dei soci per il confronto e lo scambio di notizie ed idee inerenti l'oggetto sociale, incentivando la pubblicazione delle loro ricerche e la partecipazione a mostre filateliche sia individuale che collettiva.

Questi obiettivi trovano realizzazione anche attraverso "Toscana 2016", manifestazione giunta alla sedicesima edizione, nella quale confluiscono più iniziative.

- Numero Unico L'argomento di questa edizione tocca un aspetto del tutto peculiare della storia postale: quello delle "Strade Ferrate Toscane", che rappresentano un *unicum* nel panorama postale dell'800, in quanto queste non costituirono soltanto il nuovo mezzo di trasporto delle lettere che rivoluzionò il plurisecolare "correre di posta in posta" ma dettero luogo ad un sistema postale privato, in concomitanza ed in concorrenza con quello granducale. Circostanza questa che la dice lunga sulla larghezza di vedute che caratterizzò il governo dei Lorena dalla seconda metà del '700 agli Anni '50 del secolo successivo. Tale dualismo era tanto radicato da sopravvivere nella Toscana ormai unita al Regno d'Italia per tutto il 1862. La specialità della materia ha richiamato l'attenzione di appassionati e studiosi, ma finora mancava una pubblicazione interamente dedicata ad un settore di essa: quello delle etichette, stampate in modo artigianale dalle società ferroviarie al fine di indicare il porto dovuto per piccoli pacchi o lettere eccedenti il porto ordinario. A questa mancanza sopperisce il recente lavoro di Franco Canepa dedicato a quelli che, brillantemente, l'autore definisce "I *francobolli* delle strade di ferro", per le affinità dovute al fatto che si tratta di ritagli di carta con indicazione del valore che vengono applicati sulla soprascritta o sulla busta, anche se la loro funzione non è quella di contrassegnare l'avvenuto pagamento.
- Mostra sociale Riguarda lo stesso argomento: "La Posta delle Strade Ferrate Toscane".
- Annullo speciale e cartolina Sono ambedue dedicati all'illustre musicista empolese Ferruccio Busoni in occasione del 150° anniversario della nascita, avvenuta il 1 aprile 1866. Fu compositore e pianista, fondatore di un nuovo stile definito "Nuovo Classicismo" che ricercò il nuovo senza rifiutare il passato e precursore della musica elettronica.
- Premio Pantani Viene annualmente assegnato dall'Aspot in memoria di Piero Pantani, fra i primi studiosi della storia postale toscana prematuramente scomparso, a chi ha contribuito alla conoscenza ed alla diffusione di questa materia.
- Convegno commerciale Saranno presenti numerosi commercianti filatelici, numismatici, cartofili, nonché di documenti, libri.
- Asta filatelica curata da una nota ditta del settore.

Il mio sentito ringraziamento va a tutti coloro, soci e non, che in qualunque modo hanno collaborato alla realizzazione di questa iniziativa.

Il Presidente  
*Alessandro Papanti*

# I FRANCOBOLLI DELLE VIE FERRATE

Franco Canepa(Aspot)

## LA FEBBRE FERROVIARIA

La Toscana del primo Ottocento era un paese tranquillo: l'agricoltura era la principale attività economica ed i ritmi del Granducato si adeguavano di conseguenza a questo *modus vivendi*. I trasporti e le comunicazioni erano legati alle strade, in condizioni assai pietose, ed alla navigazione fluviale che dipendeva dall'andamento meteorologico. Livorno, porto franco, era l'unico punto di contatto col resto del mondo. Questo quadro di apparente dormiveglia, cominciò a mutare i suoi contorni quando, nel 1836, Emanuele Fenzi, *rampante* banchiere fiorentino che nel 1820 aveva fondato la Banca Fenzi, nota anche come Cassa di Sconto, approfittò della dismissione della società siderurgica granducale Magona per divenire unico enfiteuta di numerose ferriere e *stenditoi* tra Pistoia e Pietrasanta. La nuova attività si andava ad affiancare a quella già lucrosa che lo vedeva monopolista nel

mercato dei cappelli di panno un gran successo nei mercantili quindi di rivitalizzò fece nascere nel banchiere *viaria!* L'amicizia col Vies-1819 ove aveva fondato la si rilevò molto utile per far tici ed economici l'idea di to di Livorno tramite una dizzionalmente amante dello raggiunto dopo la dominamase sempre molto scettico non apparire però chiuso percorrevano in quegli anni pero austriaco, accettò infi-



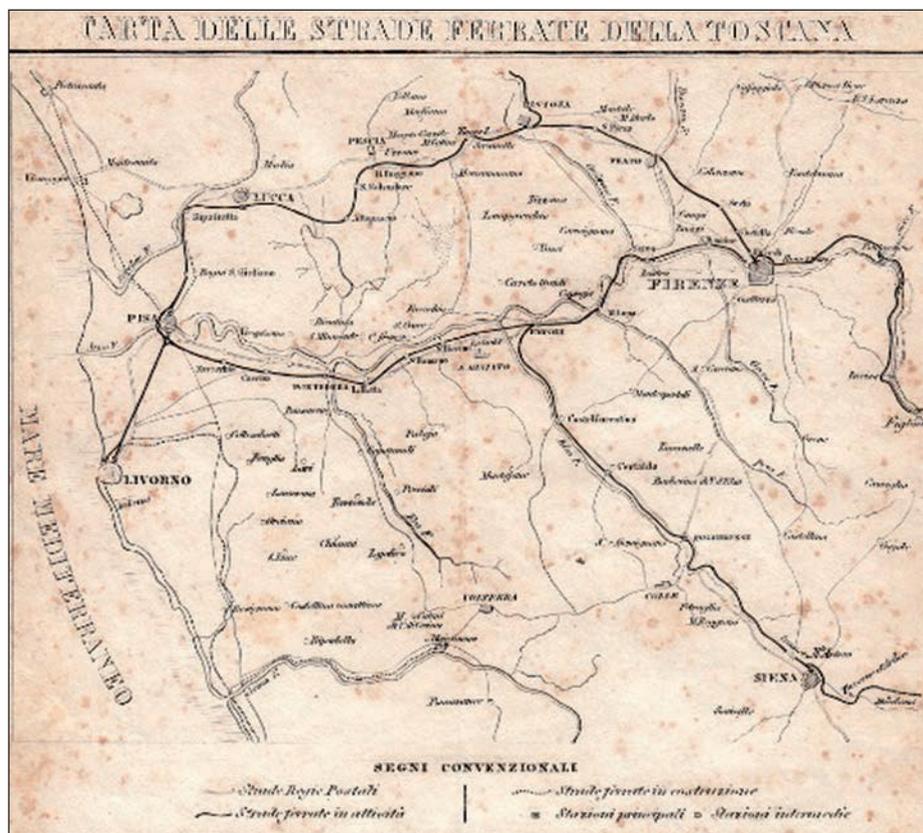
Emanuele Fenzi

Fenzi, che godeva del massimo credito presso la corte fiorentina, di concedere il diritto di prelazione sulla strada ferrata ai sigg. Fenzi di Firenze e Senn di Livorno. Quest'ultimo, cognato del Viesseux, rappresentava l'anima livornese dell'operazione. Il disinteresse ed, al tempo stesso, la preoccupazione per i risvolti economici e finanziari dell'operazione apparve evidente dalla proclamata volontà da parte del Granduca di escludere qualsiasi intervento del governo granducale nell'operazione. Non desta quindi stupore che le *suppliche* del Fenzi e del Senn, presentate separatamente in data 5 e 9 aprile 1838, venissero poi riunite nel *motu proprio* del Granduca, in data 14 aprile 1838, che assegnava il diritto preferenziale di costruire la strada ferrata tra Firenze e Livorno alle Case Fenzi e Senn! Da questa sommaria lettura si evince che l'operazione strada ferrata fu soprattutto un'operazione finanziaria; il vero interesse di Fenzi e Senn era quello di poter introdurre sui mercati borsi-

glia che vivevano all'epoca ti europei ed americani. La zare gli impianti siderurgici una improvvisa *febbre ferro-seux*, arrivato a Firenze nel prestigiosa rivista *Antologia*, circolare negli ambienti poli-collegare la capitale col por-via ferrata. Il Granduca, *trastatus quo* faticosamente zione napoleonica, era e risull'utilità delle ferrovie: per alle novità tecnologiche che l'Europa e soprattutto l'Im-

ne, grazie alle pressioni del

stici europei le azioni della società ricavandone il maggior utile possibile. A tal fine, prima di preoccuparsi dei tecnici e della costruzione della *Leopolda*, come era stata nominata la società in onore del Sovrano, Fenzi e Senn pubblicarono un libretto che descriveva le mirabolanti possibilità della nostra ferrovia che” metteva in contatto il porto di Trieste con quello di Livorno” e prometteva utili altissimi! Di fatto, malgrado la scarsa serietà delle promesse, l’operazione, praticamente ignorata in Toscana, ebbe successo in Austria e Lombardia e sui mercati inglesi. Una volta piazzate le “promesse di azioni”, Fenzi e Senn si misero alla ricerca di un progettista che potesse, finalmente, redarre un progetto ed una stima dei costi. Fu scelto Robert Stephenson, figlio di George, uno dei più importanti ingegneri



ferroviari inglesi. Senza entrare nel merito delle disavventure finanziarie della società e delle difficoltà esecutive che allungarono a dismisura i tempi di realizzazione, finalmente il 13 marzo 1844 il primo treno percorse la tratta Livorno - Pisa dando effettivo inizio alla vicenda che portò, in circa 18 anni, la Toscana ad avere oltre 252 km di strade ferrate tutte costruite e gestite da privati. Oltre infatti alla Leopolda, si realizzarono la Pisa-Lucca, prima

ferrovia che congiungeva due stati sovrani, il Granducato ed il Ducato di Lucca; poi la Lucca-Pistoia e la Maria Antonia da Firenze a Pistoia; infine la Strada Ferrata Centrale Toscana che congiungeva, presso Empoli, la Leopolda con Siena e poi con gli Stati della Chiesa. Tutte queste società, eccetto la Leopolda, ebbero vita grama, con fallimenti, fusioni, salvataggi che portarono, nel 1860, alla costituzione delle Strade Ferrate Livornesi che, assieme alla SFCT, divennero poi parte integrante del nascente sistema ferroviario del Regno d'Italia. La convenzione sottoscritta dal Sovrano con le società ferroviarie stabiliva che il trasporto delle merci e della posta sui treni fosse prerogativa delle società private mentre le poste granducali avevano solamente il diritto di far viaggiare, a pagamento e in seconda classe, un funzionario addetto al trasporto delle lettere. Unico caso nel panorama europeo, il Granducato rinunciava alla privativa postale e metteva di fatto in competizione il servizio postale pubblico con quello privato. Dobbiamo considerare che, in quel periodo, il viaggio per strada da Livorno a Firenze durava circa 10 ore, oltre le soste necessarie per il cambio dei cavalli delle carrozze. Quando la Leopolda, nel 1848, raggiunse Firenze, la rivoluzione dei trasporti fu totale. In tre ore e mezzo il treno collegava il porto di Livorno con Firenze ad un costo di circa un terzo di quello necessario per via stradale e mettendo in moto un numero inusitato di persone e merci. Senza entrare nei dettagli dei bilanci annuali della Leopolda, unica società di cui abbiamo dati certi, riassumo i dati che ci permettono di valutare l'evoluzione del servizio postale. Nel periodo iniziale, sulla Livorno-Pisa viaggiano mediamente 7 lettere al giorno (marzo-settembre 1844). Nel luglio 1847 tale dato sale a 80 lettere al giorno mentre, all'entrata in funzione dell'intera linea, nel periodo 1849-1852 si raggiungono i 473 pezzi al giorno per poi stabilizzarsi nel periodo 1852-1859 sul valore di 1000 pezzi al giorno. Dico pezzi perché in realtà la descrizione in bilancio parla di *lettere, gruppi e pacchi* ma possiamo tranquillamente ragionare in termini di lettere. Se consideriamo che la Leopolda era la principale linea commerciale, non andiamo lontano dal vero ipotizzando che, sommando le altre linee in funzione, questi numeri possano tranquillamente essere aumentati del 40/50 per cento. Purtroppo non siamo in grado di avere dati ufficiali sul servizio postale granducale: appare ovvio che l'iniziale separazione dei due servizi, quello privato e quello granducale, venga a cessare attorno al 1852. Nei fatti, le società private avevano il monopolio della posta per le località servite dal treno, quindi si occupavano anche della posta granducale che veniva poi ritirata in stazione dagli impiegati del più vicino ufficio postale, di solito ubicato nel centro del paese. Il servizio postale granducale prendeva in carico lo smistamento e consegna delle lettere del servizio privato dirette in tutte le altre località. Malgrado quindi che molti autori abbiano parlato di "uffici postali di stazione" delle poste granducali, tale fatto è smentito dalla mancanza, fino al 1858, di qualsiasi indicazione di locali adibiti a tal servizio nelle stazioni. Le stazioni dell'epoca, per precisa scelta progettuale, erano strutture in ferro e legno, chiuse al pubblico, aperte solo in concomitanza dell'arrivo/partenza dei treni, non fornivano ai passeggeri alcun servizio se non la biglietteria. Anche le stazioni più importanti, cioè la Leopolda a Firenze, San Marco a Livorno e quella di Lucca, costruite in muratura con coperture in ferro, hanno come unico servizio per i passeggeri le sale d'aspetto rigidamente divise per classe e, naturalmente, per sesso! Solamente all'apertura della stazione ferroviaria marittima di Livorno, avvenuta nel 1858, troviamo l'indicazione dell'ufficio merci interno: anche in questo caso non vi



*Livorno. L'antica stazione ferroviaria marittima, inaugurata nel 1958*

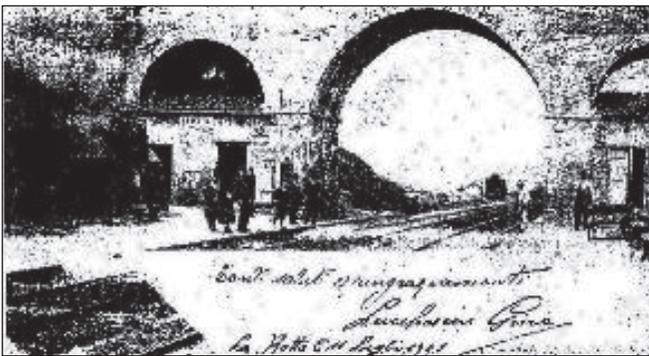
è distinzione tra pubblico e privato. Di fatto, l'introduzione dei francobolli nel servizio postale granducale, è il momento di "unificazione" dei servizi: tutta la posta che viaggia su ferrovia viene affidata alle società private mentre i privati affidano alla posta pubblica la loro corrispondenza diretta in località non servite dalle stazioni. Questo non vuol dire ovviamente che, a livello di accettazione e poi distribuzione della posta, ci fossero servizi comuni: solamente il trasporto resta esclusiva del privato che lo svolge anche per conto del pubblico! Non ho però trovato, ad oggi, evidenza di pagamenti corrisposti dalle poste granducali alle società private per questo servizio. Abbiamo però certezza del fatto che in alcune località, Siena, San Pierino, San Romano etc., vi era un servizio pagato dalla posta granducale per ritirare, presso gli uffici merci delle stazioni, la posta giunta col treno.

Per riassumere, possiamo evidenziare che: sulle vie percorse dalle ferrovie, la posta privata aveva il sopravvento su quella granducale in quanto garantiva rapidità ( le lettere non avevano lavorazione) e consegna a domicilio, cosa che le poste granducali riservavano a poche località preferendo il fermo posta. Inoltre le poste private continuavano a garantire il porto a destino che invece, dopo il 1851, praticamente scompare nel servizio pubblico. Tutti questi fattori ci fanno comprendere che l'incasso medio di 10.000 lire toscane al mese per la Leopolda ci porta, nei 16 anni di servizio, ad un valore complessivo di 3.040.000 lire toscane quindi ad un numero di pezzi trasportati, per la sola Leopolda, vicino al milione! Se estendiamo questi numeri a tutte le società private, otteniamo una cifra vicina al milione e

mezzo di pezzi trasportati e possiamo quindi evidenziare che il capitolo della posta privata in Toscana merita di stare alla pari del servizio pubblico per l'importanza, anche dal punto di vista collezionistico, di questa realtà postale.

Le società ferroviarie non fecero grandi investimenti per assicurare questo servizio: di fatto, fino al 1858, fu espletato dagli addetti dell'ufficio merci che ritiravano la posta dal capotreno e provvedevano alla distribuzione o direttamente o tramite barrocciai e carrettieri presenti in loco. Bisogna a questo punto riprendere il discorso legato alle stazioni. Dal punto di vista progettuale, Will Hoppner, ingegnere inglese, incaricato da Stephenson di dirigere i lavori di costruzione della Leopolda,, non si preoccupò più di tanto degli aspetti estetici. A parte Livorno e Firenze, stazioni di testata, tutte le altre, compresa Pisa, che pur aveva un complesso sistema di scambio per l'entrata ed uscita dei treni dalla stazione, erano di transito. Quindi un unico binario, una "baracca" con una tettoia ed un piccolo capannoncino per le merci. La foto della stazione de La Rotta, ubicata subito fuori Pontedera, rende bene il concetto! Se quindi le società private non avevano intenzione di dare alla stazione alcun significato architettonico ed urbanistico, nella realtà l'arrivo della ferrovia mutò completamente il paesaggio e la fruizione dei luoghi. In breve tempo, intorno alle stazioni si vennero a concentrare realtà diverse: il commercio con caffè, ristoranti ed alberghi per i viaggiatori, i trasporti con i vetturini e le carrozze ed i servizi quali i diurni, i barbieri, i sarti ed i negozi che dovevano alimentare tutto questo piccolo mondo. In breve la stazione divenne il fulcro dell'attività del paese e fu necessario creare strade di collegamento, abbellire le aree limitrofe per ben presentare le comunità ed inevitabilmente la speculazione edilizia approfittò della novità per valorizzare aree fin a quel momento destinate all'agricoltura. La decisione del granduca di vietare l'ingresso della ferrovia entro le mura cittadine, trasformò in un decennio il paesaggio toscano. Infatti le zone attraversate dalla via ferrata cambiarono aspetto: i grandi movimenti di terra, i ponti, le strade ed i poderi separati dalle rotaie crearono uno stato a due velocità. Da una parte, fuori dal circuito percorso dai treni, rimaneva un paese legato essenzialmente all'agricoltura ed al piccolo artigianato che aveva difficoltà a trasportare le merci su strade percorribili solo con barrocci, viveva quindi "a bassa velocità"; dall'altra, nelle aree servite dalla ferrovia, il commercio e l'industria si proiettavano verso

8



Stazione di La Rotta 1902

l'esterno esportando ed importando merci di ogni tipo che si distribuivano con grande velocità grazie alla via ferrata. Giova qui ricordare che nella relazione agli azionisti delle Livornesi, nel 1863, si elencano le 63 stazioni realizzate dalla Società che, in buona parte, dopo 150 anni, sono ancora in esercizio.

## I FRANCOBOLLI DELLE VIE FERRATE: LE ETICHETTE

La soria postale delle ferrovie private è stata oggetto di due fondamentali volumi, editi, a distanza di ventitrè anni, ad opera di Filippo Bargagli Petrucci nel 1985 e Fabio Regoli nel 2008. Questi studi esaminano nel dettaglio gli annulli utilizzati dalle diverse società che si sono occupate del servizio postale. L'argomento però che a noi interessa riguarda uno degli aspetti meno noti e, fino ad oggi, meno indagati, di quel periodo. A partire dall'ottobre 1858, il servizio postale privato fece un salto di qualità: l'apertura degli uffici merci di stazione a Firenze e Pisa e la messa in esercizio, dopo oltre 8 anni di lavori e modifiche, della stazione marittima ferroviaria di Livorno, che metteva in diretta comunicazione le merci arrivate via mare col servizio ferroviario, permettendo altresì un contemporaneo espletamento delle verifiche doganali, permise di creare un nuovo sistema di tariffe di spedizione. Le merci venivano divise in quattro categorie, applicando una tariffa proporzionale al peso ed alla distanza chilometrica, si introduceva, anche per i pacchi ed i gruppi, la consegna a domicilio: tutto questo richiedeva quindi un salto di qualità per quanto riguardava l'attività degli uffici addetti. Per le lettere, i piccoli pacchetti ed i gruppi che fino a quel momento avevano permesso una gestione "postalmente" semplice, consistente nel dichiarare l'oggetto *franco*, se il mittente aveva pagato in partenza oppure *da esigere cra-*  
*zie...* se doveva pagare il destinatario, fu necessario introdurre un nuovo sistema di tassazione che doveva tener conto delle diverse combinazioni tra classe, distanza e peso. Non potendo emettere francobolli, molto più spartanamente le società private predisposero delle etichette prestampate che venivano apposte sulla lettera/pacco/gruppo da spedire e che contenevano le indicazioni necessarie per classificare la spedizione: timbro datario, indicazione, sia a stampa che manoscritta dell'importo versato (in lire toscane o lire italiane prima o dopo il 1° novembre 1859) e classe di appartenenza. Queste etichette vennero usate solamente, come detto, negli uffici di Livorno, Firenze, Pisa per quanto riguarda la Leopolda, mentre sulla Strada Ferrata Centrale Toscana si utilizzò un sistema differente che analizzeremo in seguito. Pur non essendo dotate di etichette, le stazioni di Lucca, Pistoia ed Empoli utilizzarono per il nuovo servizio dei timbri esistenti modificando la cifra a penna. Le etichette furono usate dalla Leopolda e quindi dalle Livornesi nel periodo 1859/1862. Non abbiamo purtroppo un numero sufficiente di etichette della SFCT per poter stabilire con certezza il periodo di utilizzo: poiché però non abbiamo notizia di etichette con valuta in lira toscana, dobbiamo pensare che il loro uso fu più tardivo, probabilmente a partire dalla fine 1859/inizio 1860 al dicembre 1862. Il tentativo di catalogazione delle etichette è reso assai complicato dal limitato numero dei pezzi giunti fino a noi e dalla mancanza di qualsiasi informazione "ufficiale" sul loro uso. Le prime notizie, abbastanza generiche, si ritrovano nelle tavole del Sogno (Il Bollettino Filatelico, 1939) che riproduce due tipi di etichetta in uso sulla Leopolda nelle sue tavole sugli annulli di Toscana. Il Ravasini (*ibidem*, 1957/8) dice che queste etichette erano usa-

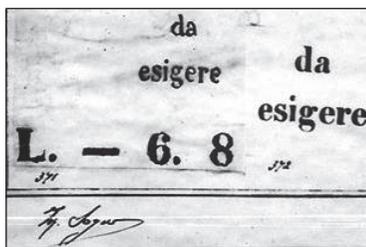
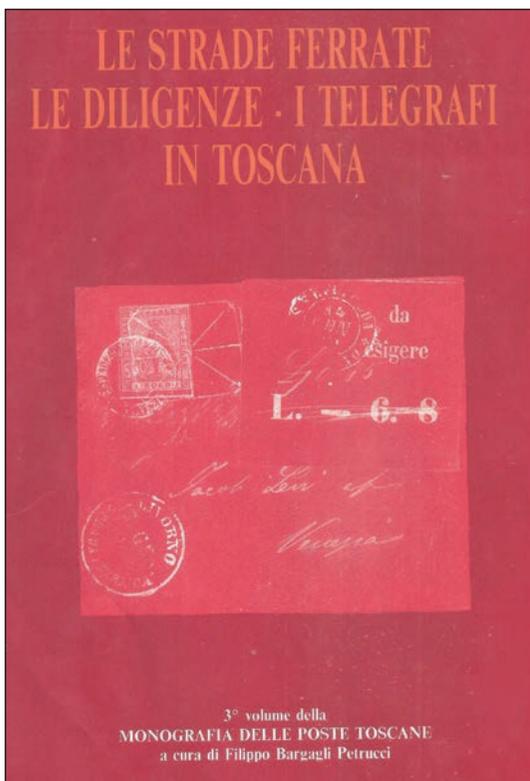


Tavola XVI Catalogo Ing. Sogno



Mod. 200 bis. Poste Sarde

te quando le somme da esigere erano superiori a quelle predisposte nei bolli fissi. Alberto Diena (*Il Collezionista*, n.4, aprile 1954) aggiunge: “Negli ultimi tempi, furono anche adoperati dei cartellini a stampa di diversi tipi, che venivano incollati sulle corrispondenze e sui quali veniva scritto l’ammontare del porto da pagare in arrivo. Sono dei segnatasse di posta privata: interessanti ed anche rari”. L’ipotesi del Diena fu condivisa dal Bargagli e dal Palmieri che, in un articolo intitolato *Le etichette delle strade ferrate toscane* (*Il Bollettino filatelico d’Italia*, anno 62, n. 707, gennaio 1972) concordano con la definizione del Diena “di segnatasse di posta privata”. A supporto di tale ipotesi, citano le etichette a stampa, di colore rosa, introdotte nel 1851 dall’amministrazione delle poste sarde, che venivano apposte sulle lettere irregolarmente affrancate o gravate da diritti esteri. In realtà l’articolo, oltre a fornire una prima schematica elencazione dei pezzi conosciuti, 13 per la leopolda e 5 per la SFCT, porta a conoscenza dell’esistenza, nel 1852, di un listino a stampa della Casa Morpurgo e Bianchini di Livorno spedito in data 13 gennaio da Livorno Strada ferrata a Venezia, affrancato con un soldo annullato col *ragno* di Livorno e recante l’etichetta da esigere L. -6.8 modificata a penna in L. 0.85. E’ stato pubblicato in primis a colori sulla copertina del *Bollettino* suddetto, in seguito sulla sovraccoperta del 3° volume della “*Monografia delle poste toscane*” a cura di Filippo Bargagli Petrucci dedicata alle strade ferrate, diligenze e telegrafi in Toscana, pubblicata nel 1985. Questo volume, pubblicato dal maggior studioso, collezionista e commerciante del settore è la pietra miliare da cui partono tutti i



Copertina del terzo volume Bargagli con la etichetta per Venezia su *Circolare Cambi* affrancata

moderni studi. Stranamente, il capitolo delle etichette è uno dei più scarni. Il Bargagli si limita, in poche righe, a descrivere che le etichette furono approntate per il trasporto di plichi e pacchi voluminosi; definisce il periodo d'uso dal 1859 in poi e chiude... aspettando segnalazione dai collezionisti! Sotto ai tre capoversi citati, fa bella vista di sé "l'unica etichetta conosciuta su corrispondenza affrancata". Vengono poi riprodotte (solo la parte etichetta) 9 pezzi della Leopolda e 3 della SFCT. Nel 1987, PierLuigi Ciucci, che già aveva collaborato col Bargagli per il volume citato, torna sull'argomento etichette con un articolo (Bollettino prefilatelico e storico postale, n. 52, giugno 1987) nel quale, esaminando il materiale conosciuto, 12 etichette per la Leopolda e 3 per la SFCT, giunge alla conclusione che "l'etichetta ...appartenne agli uffici merci e non agli uffici postali e che può anche essere classificata come *etichetta per campioni* almeno per quanto riguarda il suo uso dal 1860 in poi". La conclusione contraddice quanto espresso precedentemente nel testo in quanto anche lo stesso Ciucci parla di "usi plurimi". Infine, non manca l'invito alla collaborazione e la chiusa dell'articolo "Ove ho errato, correggetemi." sembra francamente un'*excusatio non petita!* Veniamo finalmente al 2008 ed alla "Storia postale delle strade ferrate toscane" di Fabio Regoli. L'opera copre le lacune, sia dal punto di vista storico che postale, del volume del Bargagli ma non va oltre, per le etichette, ad una proposta di classificazione: elenca infatti 3 tipologie di etichette per la Leopolda e 5 per le SFCT. Riproduce 3 etichette per ogni tipologia della Leopolda, mentre per le SFCT è riprodotta una sola etichetta per tipo. Il Regoli sembra aderire all'ipotesi del Ciucci sull'uso limitato ai soli grossi plichi o piccoli pacchi. Quindi, come si può comprendere dalla breve bibliografia sopra elencata, le idee sulle nostre etichette sono vaghe e soprattutto non danno risposte al quesito principale: se erano etichette per pacchi e gruppi, come mai si trovino tutte su lettera? La risposta è semplice, anche se il percorso per arrivarci è stato tortuoso e faticoso! Nell'ottobre 1858, il Direttore della Strada ferrata Leopolda Ubaldino Peruzzi comunica agli azionisti che: "Da molto tempo avevamo l'intenzione di istituire nelle città di Firenze, Livorno e Pisa degli Uffizi Centrali per il ricevimento merci ed il servizio di trasporto delle medesime in dogana, a domicilio, a bordo dei bastimenti e di estendere il trasporto di quelli che noi chiamiamo pacchi ed in Francia son detti *Articles de Messagerie*, (letteralmente articoli da trasporto veloce) riformando la relativa tariffa ed anche di questi permettendo la spedizione dagli Uffizi Centrali e la consegna a domicilio." Grazie alle parole del Peruzzi siamo finalmente in grado di capire a cosa servivano le nostre etichette: erano l'affrancatura, quindi i "francobolli" per le "merci a gran velocità" che, rispetto a quelle a "piccola velocità", avevano tariffe differenti in base a categoria e distanza. Giova qui rilevare che nella categoria merci della Leopolda rientravano anche lettere, gruppi e piccoli pacchi: ecco giustificato il fatto che le etichette si trovano tutte su lettere che spesso accompagnano piccoli pacchi o campioni di merce (campioni di niun valore) ma che viaggiano per posta prioritaria, come diremmo oggi. Quindi le etichette sono state utilizzate per questo servizio postale che collegava Firenze, Livorno, Pisa e che svolgeva la funzione degli odierni corrieri, in quanto garantiva velocità di recapito e servizio a domicilio. Non abbiamo elementi precisi per le SFCT ma possiamo facilmente estendere il concetto della Leopolda anche a questa linea: di fatto quindi il quarto polo del servizio veloce era Siena che era strattamente legata tramite la Leopolda al porto di Livorno.

## CATALOGAZIONE

Come già accennato, il numero di pezzi che ad oggi conosciamo, non supera le 60 unità. Questo è dovuto essenzialmente alla poca riconoscibilità dell'etichetta rispetto ai francobolli e quindi alle lettere affrancate, che ne ha limitato la ricerca collezionistica, ed alla scarsa qualità della carta utilizzata che ne ha accelerato il danneggiamento nel corso degli anni. Solamente alcuni ritrovamenti in archivi, quello Bini e quello Pestellini ad Empoli, oltre ai "soliti" Pate a Livorno e Matteoni a Firenze, ci hanno quindi permesso di riunire un numero di pezzi tale da poter ipotizzare una catalogazione sistematica. Occorre aggiungere che le etichette della Leopolda erano stampate su fogli di grande formato divisi in rettangoli di 50x60 mm con un sottile rigo che serviva per dare la dimensione al taglio manuale dei singoli pezzi. Le etichette che riportano il valore in Lire toscane sono le prime, le più rare perché sono state utilizzate per circa 9 mesi, poi sono state modificate in lire italiane dopo il 1° novembre 1859 sia manualmente che modificando con inchiostro nero il valore. Le etichette con la dicitura *Categoria* sono tutte in Lire italiane quindi sono entrate in uso alla fine del 1859. Per quanto riguarda quelle della SFCT, conoscendo ad oggi solamente 11 pezzi, ogni ipotesi è valida! Dobbiamo però evidenziare il fatto che nel caso della SFCT, abbiamo un'etichetta specifica per l'Ufficio Centrale di Siena ed una generica che poteva essere usata in altre stazioni.

Seguendo quindi lo schema suddetto, possiamo cercare di catalogare le etichette per provenienza e per caratteristiche di stampa. Ulteriore complicazione è quella legata, nel caso della Leopolda al conferimento, nel marzo 1862, delle società della Strada Ferrata Leopolda, delle Lucchesi e della Maria Antonia nella nuova compagine sociale che assunse il nome di Strade Ferrate Livornesi. Possiamo quindi trovare etichette con annullo della Leopolda ma anche con annullo delle Livornesi. Vediamo di elencare le tipologie:

### **Strada ferrata Leopolda poi Strade Ferrate Livornesi**

Formato 50x60 mm

A) Etichetta con dicitura su tre righe in rosso **da / esigere/ L.** ed importo in **Lire toscane** stampato in carattere bastone. Si conosce con i seguenti valori:

3.4 (2 crazie)

6.8 (4 crazie)

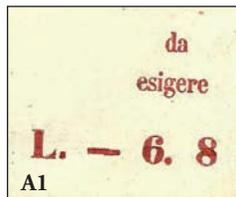
.10 (6 crazie)

1.13.4 (20 crazie)

in uso fino al 1° novembre 1859 in partenza da Firenze, Livorno, Pisa.

Si conosce un'etichetta, riprodotta dal Bargagli, da 10 soldi, annullata col doppio cerchio S.F.Leopolda/Pontedera in data 14 giugno (1859?): non abbiamo elementi per valutare se la Stazione di Pontedera fosse stata dotata di etichette. Annullo S.F. Leopolda. L'abbiamo catalogata sotto Pisa.

A.1) Etichetta come sopra ma con la scritta **da / esigere** in caratteri più piccoli (17 mm invece di 20).



B) Etichetta con dicitura in rosso *da esigere*/L. ed importo in Lire toscane con sovrapposta manualmente a penna con inchiostro nero la nuova indicazione di valore in Lire italiane.

Si conosce con i seguenti valori:

0,30 lire it.

0,45 “ “

0,56 “ “

0,60 “ “

0,85 “ “

in uso dal 1° novembre 1859 fino al 31/12/1862.

Annullo sia Leopolda che Livornesi

Occorre qui precisare che la Leopolda aumentò le tariffe in occasione del cambio di moneta: infatti 2 crazie corrispondevano a 28 centesimi mentre la società “arrotondò” verso l’alto a 30 centesimi! Vizio rimasto immutato nei secoli!

B.1) Idem con carattere *da lesigere* più piccolo (17 mm invece di 20)



C) Etichetta con dicitura in rosso su due righe *Da esigere* / L. importo in Lire toscane corretto manualmente a penna con inchiostro nero in Lire italiane.

Conosciamo la riproduzione di una sola etichetta senza lettera di supporto.



D) Etichetta con dicitura in rosso su tre righe *da lesigere*/L. ed importo in **Lire italiane** sovrastampato in nero per modificare il valore . Talvolta le sottostanti cifre venivano cancellate oppure si stampava il nuovo valore, anche in rosso, subito sotto il da esigere e si tagliava il valore in Lire toscane. Si conosce con i seguenti valori:

0,30 Lire it.

0,45 “ “

0,60 “ “

Annullo S.F. Livornesi

D.1) idem con carattere *dal esigere* più piccolo (17 mm invece di 20)



E) Etichetta con dicitura in rosso su tre righe *dal esigere*/L. ed importo in **Lire italiane** in carattere bastone.

Si conosce con i seguenti valori:

0,30 Lire it.

0,45 “ “

0,60 “ “

Annullo S. F. Livornesi



E.1) idem con carattere *da esigere* più piccolo (17 mm invece di 20)

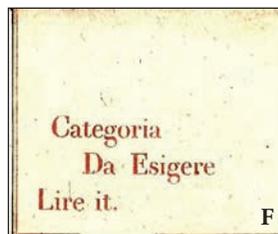
F) Etichetta con diciture in rosso su tre righe: *Categoria/ Da Esigere/Lire it.* La classe (1,2,3) e l'importo in Lire italiane venivano apposte manualmente con inchiostro nero. Si conosce con i seguenti valori:

0,30 Lire it.

0,45 “ “

0,60 “ “

Tutte le etichette sopra descritte sono stampate su carta tipo paglia certe volte liscia certe volte vergata. Le etichette col valore in lire italiane sono spesso ottenute tagliando la parte con la stampa in Lire toscane e aggiungendo il nuovo valore in Lire italiane subito sotto la scritta da esigere. Quindi sono normalmente più strette in altezza : indicativamente mm. 40x60



### Strada Ferrata Centrale Toscana formato 26x63

G) Etichetta con fregio perimetrale a barre e punti e scritta *Da esigere/ L* in rosso. L'importo veniva apposto manualmente. Si conosce con i seguenti valori:

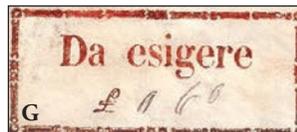
0,28 Lire it.

0,42 “ “

0,56 “ “

0,60 “ “

Il valore esposto dalle SFCT differisce da quello utilizzato dalla Leopolda/Livornesi. Infatti, al cambio di 1 Lira toscana= 0,84 Lire Italiane, la tariffa da 0,28 L.it. corrisponde a 2 crazie, quella da 0,42 a 3 crazie e quella da 0,56 a 4 crazie. Queste tariffe vigevano per il servizio all'interno della SFCT, mentre per le destinazioni sulle altre linee la tariffa era di 0,60 Lire it.



G.1) idem, con scritta *it. L*

H) Etichetta con fregio perimetrale a barre e punti e scritta in rosso *UFFIZIO CENTRALE / Da esigere / it. L*. In questo caso la *L* di lire è grande

H.1) idem con fregio perimetrale a barre e punti e scritta in rosso *UFFIZIO CENTRALE / Da esigere/ it. L*. In questo caso la lettera *L* è piccola.

H.2) idem, con fregio a piccole foglie contrapposte centralmente e scritta in rosso *UFFIZIO CENTRALE / Da esigere/ il. L*. In questo caso la lettera *L* di Lire è piccola



Riteniamo che gli importi di cui al punto G) siano validi anche per tutti gli altri tipi  
Il colore della stampa di queste etichette varia dal rosso chiaro al marrone rosso. La carta anch'essa varia sia per consistenza che per colorazione.

### Etichette S.F. Leopolda/Livornesi classificate per stazione di provenienza

#### LIVORNO

LI.1) Da Livorno a Firenze in data 2 giugno (1859?) etichetta tipo A con valore in Lire toscane -10. - (10 soldi). Annullo S.F. Leopolda - Uff. Cent. Livorno. La busta reca al recto sigilli in ceralacca quindi trasportava valori, a Gargioli

LI.2) Da Livorno a Lucca in data 22.05.1859 etichetta tipo A con valore in Lire toscane 1.13.4 ridotta per evidenziare il porto da 1 lira, come manoscritto 2 volte sulla busta.



Annullo S.F. Leopolda. Annullata “franca”, poi cassato col timbro tondo e tassata per 1 lira toscana coll’etichetta ritagliata. Annullo di transito della staz. di Pisa – Strada Ferrata Lucca-Pisa che, malgrado la fusione (dopo il fallimento del 19 febbraio 1850 della Strada Ferrata Lucca-Pistoia), delle due linee nella nuova società Strade Ferrate Lucchesi, fu usato in diversi colori (nero, azzurro, rosso, verde) fino al 1860. Il mittente è Francesco Malenchini e C.



LI.3) Da Livorno a Pisa in data 1.10.1861 etichetta tipo D con valore in Lire 0.30. con annullo Ufficio Merci sovrascritta *campione di niun valore* contenente “cotone candido ricamato”

LI.4) Da Livorno a Firenze in data 5.6.1861 etichetta tipo D con valore in Lire 0.45 ed annullo Ufficio Merci contenente “valori e lettera Appellius” da Uzielli Livorno a Matteoni



LI.5) Da Livorno a Firenze in data 12.5.1861 etichetta tipo D con valore L.0.60. annullo Ufficio Centrale contenente valori da Uzielli Livorno a Matteoni



LI.6) Da Livorno a Firenze in data 5.6.186x etichetta tipo D con valore L.0.45. annullo Ufficio Merci contenente valori da F. Malenchini a A Malenchini



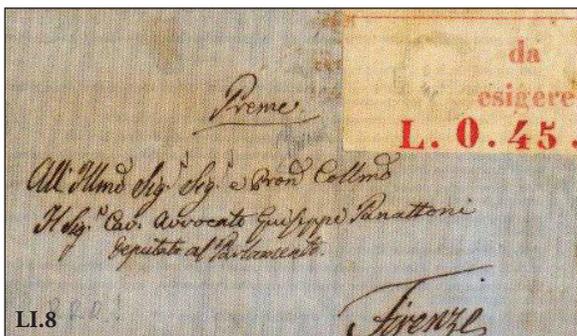
LI.7) Da Livorno a Venezia in data 13 gennaio etichetta tipo D.1 con valore L—6.8 corretta con inchiostro nero L 0.85 annullo S.F. Leopolda contenente *Corso dei cambi* da Malenchini a Levi



LI.7

18

LI.8) Da Livorno a Firenze, data non rilevabile, etichetta tipo E.1 con valore L.0.45. annullo Ufficio Merci, indirizzata al “deputato al parlamento Giuseppe Panattoni”



LI.8



LI.9

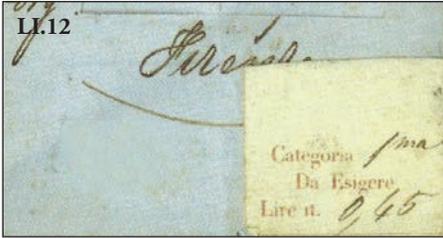
LI.9) Da Livorno a Lucca in data 26.4.1860, etichetta tipo D.1 con valore L.--- 60. annullo illeggibile, contenente “campione di verde melis”.



LI.10) Da Livorno a Calci, in data 8 ottobre 186x, con etichetta tipo E.1 con valore L. 0.30. annullo Ufficio Merci, senza foglio interno



LI.11) Da Livorno a Firenze in data 25.8.1862 etichetta tipo F categoria 1° con valore 0,45, annullo illeggibile, contenente “Campione Zucchero qualità finissima” da Capanna a Marchesini

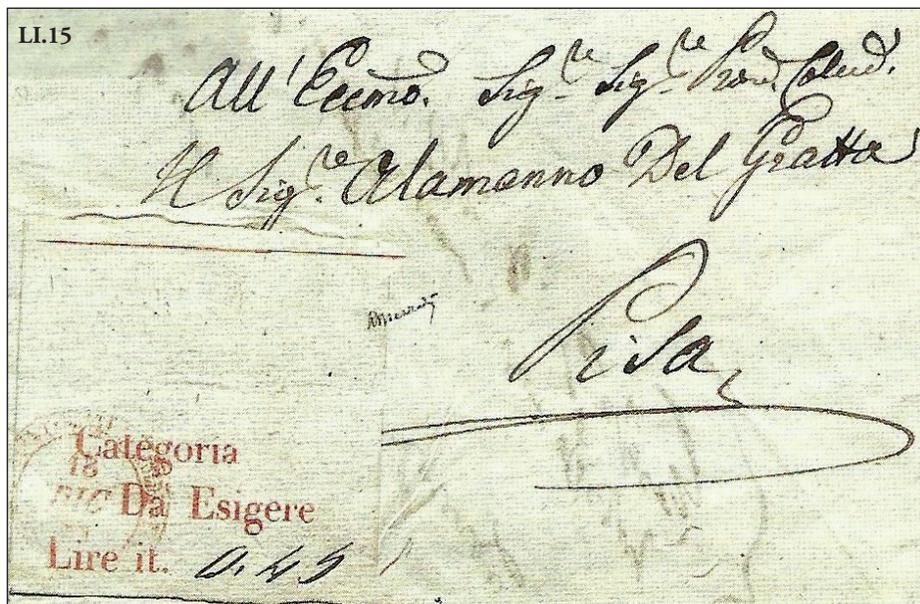


LI.12) Da Livorno a Firenze senza indicazione di data, etichetta tipo F categoria 1° con valore Lire 0,45.

LI.13) Da Livorno a Pisa in data 19.12.1861 etichetta tipo F categoria 1° con valore Lire 0,30 annullo Uff. Cent. Scritta "campione di niun valore" da Recanati a Sabbioni



LI.14) Da Livorno a Firenze in data 3 gennaio 1861 etichetta tipo D con valore L. 0.45. con annullo Ufficio Merci contenente valori (sigilli al recto) a Catani



LI.15) Da Livorno (?) a Pisa in data 18.12,186x etichetta tipo F senza indicazione Categoria con valore Lire 0.45 senza annullo



LI.16) Da Livorno a Firenze, data illeggibile, **etichetta tipo F** categoria 1° con valore Lire 0,45, diretta a Pestellini con “campioni di niun valore” annullo rosso

LI.17) Da Livorno a Firenze, data illeggibile, etichetta tipo D, con valore L.0.45. diretta a Pestellini, annullo rosso, scritta "niun valore"

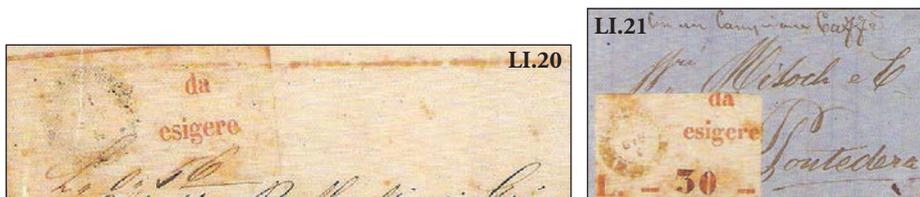
LI.18) Da Livorno a Firenze, data illeggibile, etichetta tipo B.1, con valore manoscritto L=45 diretta a Pestellini, annullo rosso, scritta "campione di caffè"

LI.19) Da Livorno a Firenze, etichetta tipo D, con valore L.0.45 diretta a Pestellini, annullo illeggibile



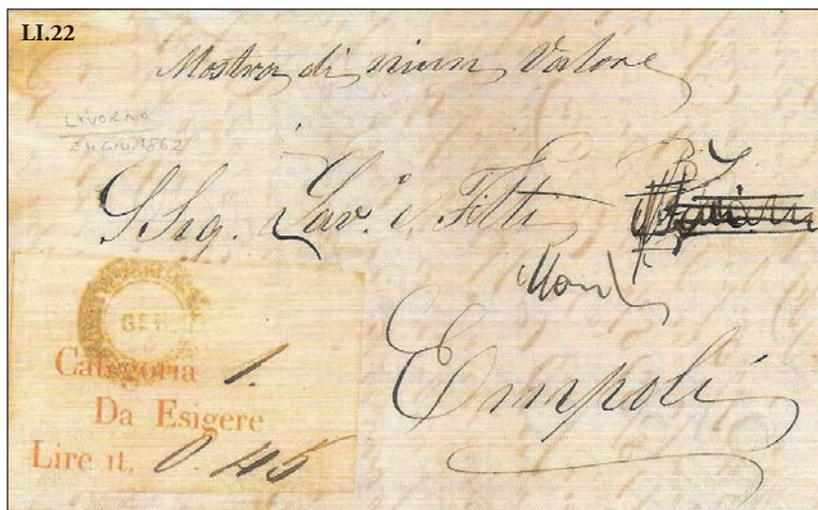
LI.20) Etichetta tipo D con valore manoscritto L.0.56

LI.21) Da Livorno a Pontedera, giugno 186x, etichetta tipo D con valore L.--30-- annullo Uff. Cent. Scritta "Con un campione Caffè" diretta a Misoch.



*N.B.): Le etichette 16/21 facevano parte di un lotto di 8 passato in asta alla Italphil di Roma nel 1988/9: unico riferimento la foto del catalogo per cui la qualità delle riproduzioni è modesta*

LI.22) Da Livorno ad Empoli in data 12.8.1860 etichetta tipo D con valore L.---45. con annullo Ufficio Centrale, scritta "mostra di niun valore" da Tiribilli a Bini



LI.23) Da Livorno ad Empoli in data 24.6.1862 etichetta tipo F, categoria 1° con valore Lire 0,45, annullo Uff. Merci, scritta "mostra di niun valore" da Tiribilli a Bini



LI.24) Da Livorno ad Empoli, in data 20.9.1862 etichetta tipo D.1 con valore manoscritto L 45 annullo Uff. Cent. Merci scritta "mostra di niun valore contenente "lupini di Corsica" da Tiribilli a Bini





LI.25) Da Livorno a Empoli in data 17.3.1862 etichetta tipo F con valore manoscritto L. 0.45, annullo mancante, scritta “mostra di niun valore” contenente “campione di grano” da Tiribilli a Bini



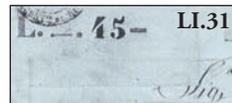
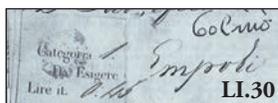
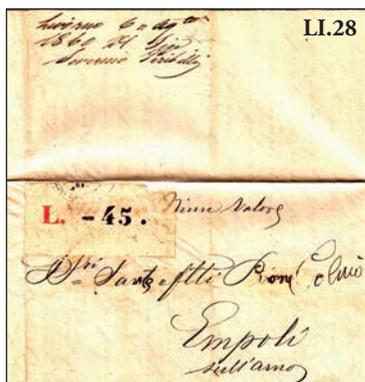
LI.26) Da Livorno a Empoli, in data 18.3.1862 etichetta tipo F categoria 1° con valore manoscritto Lire 0.45, annullo mancante, scritta “niun valore” contenente “campione di grano” da Tiribilli a Bini

LI.27) Da Livorno a Empoli in data 10.10.1862 etichetta tipo D con valore manoscritto L=45 scritta “mostra di niun valore” contenente “lupini di romagna” da Tiribilli a Bini



LI.28) Da Livorno a Empoli con data 6.8.1860 etichetta tipo D con valore in nero su rosso L=45- scritta “niun valore” da Tiribilli a Bini

LI.29) Da Livorno ad Empoli senza data, etichetta tipo D.1, con valore manoscritto L=45 scritta “mostra di niun valore” da Tiribilli a Bini

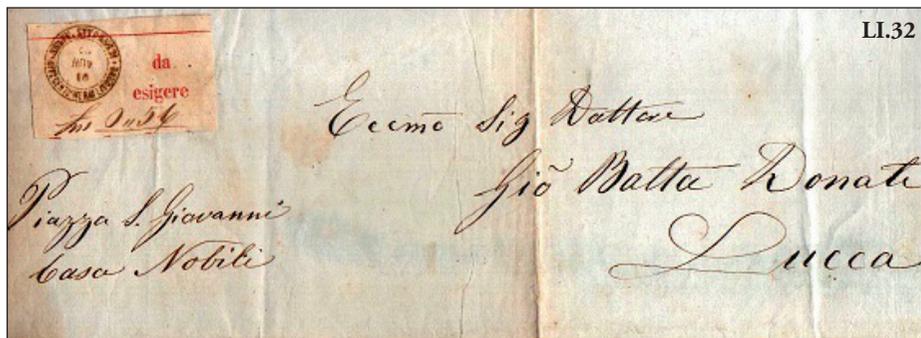


LI.30) Da Livorno ad Empoli senza data, etichetta tipo F Categoria 1 Lire.it 0.45 da Tiribilli a Bini

LI.31 )Da Livorno ad Empoli senza data, etichetta tipo D con valore L.--45-- annullo Uff. Merci da Tiribilli a Bini

*N.B. il lotto di lettere da Tiribilli a Bini è il più consistente per le etichette della Leopolda; tutte le lettere presentano segni di camuffamento per non far leggere il cognome del destinatario che viene modificato da Bini in Bindi, Binai od addirittura cancellato. Tutte le etichette accompagnavano campioni di merce, per lo più grano, lupini etc. destinati alla fattoria di Saverio Bini ad Empoli.*

LI.32) Da Livorno a Lucca in data x,11.1861 etichetta tipo D.1 con valore Lit 0,56 manoscritto annullo Uff. Cent. Merci a Donati



LI.33) Da Livorno a Colle Val d'elsa in data 5,11.1861 etichetta tipo D.1 con valore l.0.60. Annullo Uff. Cent. A Masson

LI.34) Da Livorno a Firenze in data 5.6.1861 etichetta tipo D con valore in Lire 0,45 ed annullo Ufficio Merci contenente "valori e lettera Appellius" da Uzielli a Matteoni



## FIRENZE

FI.1) Da Firenze a Pisa in data 23.8.61 etichetta tipo F con indicazione manoscritta del valore 0,45 annullo rosso Uff. Cent. Firenze a Dini

FI.2) Da Firenze a Pistoia in data 15.1.1861 etichetta tipo F con indicazione manoscritta 0 30 annullo rosso Leopolda Ufficio Centrale a Grossi



FI.3) Da Firenze a Lucca in data 29.7.1860 etichetta tipo F con indicazione manoscritta 0 30 annullo datario Strada ferrata Maria Antonia a Donati



FI.4) Da Firenze a Pistoia, senza indicazione di data, etichetta tipo F con indicazione manoscritta 0 30 senza annullo a Grossi



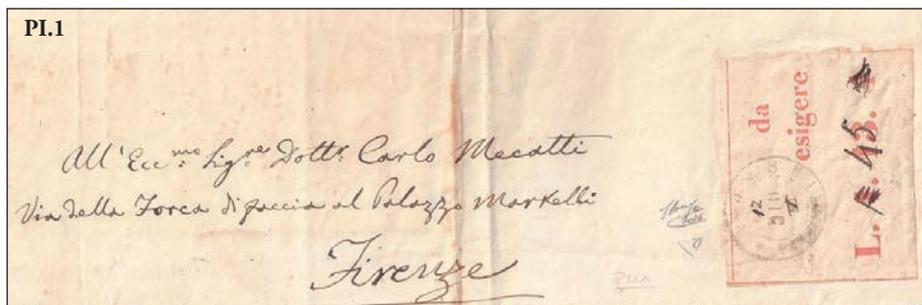
FI.5) Da Firenze a Livorno, in data 2.10.1862, etichetta tipo D con valore L.—6.8 manoscritto it 0 45 annullo rosso Firenze Ufficio Centrale a Cremoncini





## PISA/PONTEREDERA

PI.1) Da Pisa a Firenze in data 12. 12 186x, etichetta tipo D, con valore L.1.13.4 corretta a penna in 45 annullo rosso S.F. Leopolda Pisa a Mecatti. Il bollo di Pisa fu corretto a mano da 11 a 12 e da III a I perché la lettera non era stata caricata sull'ultimo treno della sera ma sul primo del mattino successivo  
 PI.2) Da Pontedera in data 14.6.1859 etichetta tipo D con valore L.—10. — annullo S.F. Leopolda – Pontedera . Essendo l'etichetta priva della lettera originaria, non è possibile valutarne l'uso e la destinazione



## ETICHETTE NON CLASSIFICATE

Riproduciamo quattro etichette prive della lettera di accompagnamento e per le quali quindi non è possibile individuare alcun elemento di provenienza e datazione.

NC.1) Etichetta tipo F con valore manoscritto L = 60

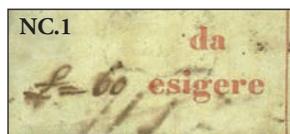
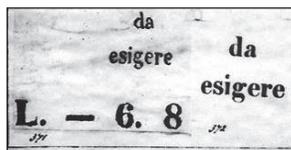
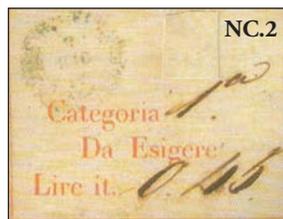
NC.2) Etichetta tipo F con valore L.0 45.

NC.3) Etichetta tipo C con valore L.---6.8 manoscritto 0 30.

La particolarità di questa etichetta è la scritta Da esigere in rosso su una sola riga.

NC.4) Etichetta tipo F con manoscritto 2 per la categoria e 0.60 per il valore.

Segnaliamo infine che il catalogo del Sogno riproduce, ai numeri 371 e 372 due esemplari di etichette entrambe con il da/esigere in formato grande e piccolo quest'ultima con il valore L.--- 6.8



## Etichette della Strada ferrata Centrale Toscana

SI.1) Da Siena a Firenze in data 25.1.1861 etichetta tipo A con valore L a stampa e 0 60 (tariiffa per la S.F. Leopolda) manoscritto, annullo ovale Stazione di Siena a Matteoni "con un ritratto"



SI.2) Da Siena a Firenze in data 17,8,1860 etichetta tipo A con valore L a stampa e 0,60 manoscritto; in alto manoscritto Uff. Pacchi di Siena



SI.3) Da Sinalunga a Rapolano in data 30.8.1861 etichetta tipo A.1 con valore it. L. a stampa e 0,42 manoscritto, annullo ovale Stazione di Sinalunga a Calamai “con un tamburo”



SI.4) Da Siena a Torrita in data 5.4.1852 etichetta tipo A1 con valore a stampa it. L. e valore manoscritto 0,56 ed ulteriore valore 0,34 per un totale di 0,90, annullo azzurro Stazione di Siena, a Gasparri “con due coltelli Palmizio”



SI.5) Da Siena a Livorno in data 12.12.1860 etichetta tipo B.1, con valore manoscritto 0,60 a Spannocchi contenente valori



SI.6) Da Siena a Empoli in data 20.10.1860 etichetta tipo B.2 con valore manoscritto 0,28 a Pozzolini con "campione grano"



SI.7) Da Siena a Empoli in data 26.1.1860 etichetta tipo B.2 con valore manoscritto 0.28 a Pozzolini "un campione grani niun valore"



SI.8) Da Siena a Lucca in data 22.5.1860 etichetta tipo B.1 con valore manoscritto 0.60 a Donati



SI.9) Da Siena ad Empoli in data 24.12.1862 etichetta tipo B.2 con valore manoscritto 0,45 a Pozzolini con “una scatola di panforte”



SI.10) Da Siena a Empoli etichetta tipo B.1 con valore manoscritto 0,42 a Pozzolini

SI.11) Da Siena etichetta tipo B.2 con valore manoscritto 0,30 (?)

N.B. le etichette n. 10/11 provengono dallo stesso lotto dell' asta Italphil 1988/9



35

## ANNULLI DI STAZIONE USATI AL POSTO DELLE ETICHETTE

Come abbiamo già accennato, alcune stazioni (Lucca, Pistoia ed Empoli) usarono i timbri di indicazione del valore dell'affrancatura, sia in Crazie che Centesimi, per spedire merci o pacchetti. In particolare, riproduco: due lettere da Lucca, una da Pistoia ed una da Empoli che recano l'indicazione manoscritta del nuovo porto a correggere il porto stampato.

Curiose le merci trasportate ed il porto calcolato: la lettera dall'Uff. Cent. Di Lucca reca la tariffa 45 cent. per "un involtino"; quella da Pistoia per Lucca, diretta al birrificio Faner, reca la nuova tariffa manoscritta di Lire 1 per "tappi di sughero per birra e gazzosa";



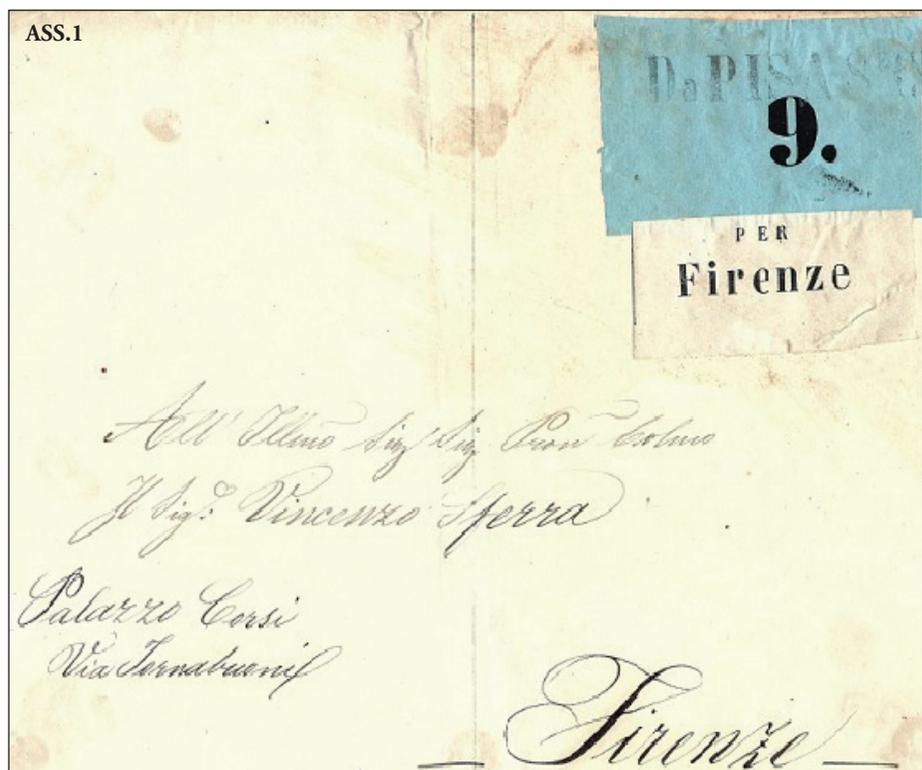
quella del 3.11.1858 da Lucca per Livorno accompagna con tariffa manoscritta 6 grazie una "scatola di medicinali" ed infine quella da Empoli per Livorno diretta a Pate e figli, con una "cassetta AB n.5" che reca la tassazione manoscritta di 85 centesimi riutilizzando un bollo da 15.



## ETICHETTE PER ASSICURATE

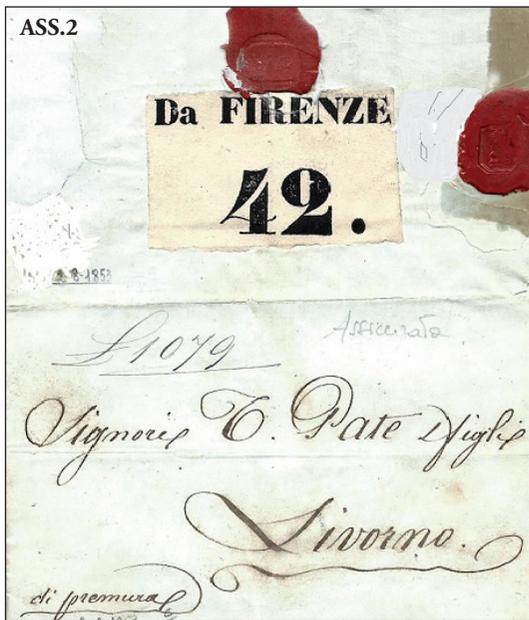
Ci sono pervenute, senza particolari indicazioni, tre etichette che attestano la spedizione di oggetti di valore per mezzo della posta privata. Le abbiamo classificate come etichette di assicurazione perché hanno caratteristiche del tutto diverse dalle etichette normali e sembrano chiaramente recare l'etichetta corrispondente al numero di registro utilizzato nella stazione di spedizione. Dato il numero di pezzi conosciuti (tre), non è possibile fare altre ipotesi sul loro uso e periodo di validità.

ASS.1) Plico contenente valori spedito da Pisa per Firenze senza indicazione di data, chiuso con 6 sigilli F.B. al recto indirizzato a Vincenzo Sfera Palazzo Corsi, Via Tornabuoni recante due etichette: una di mm 85x55 in carta azzurra con scritta Da Pisa S. Ce (stazione centrale, quindi, essendo stata inaugurata la stazione nel 1862, periodo Strade Ferrate Livornesi 1862/3) ed una seconda etichetta in carta paglia mm. 75X35 con la scritta PER/Firenze.

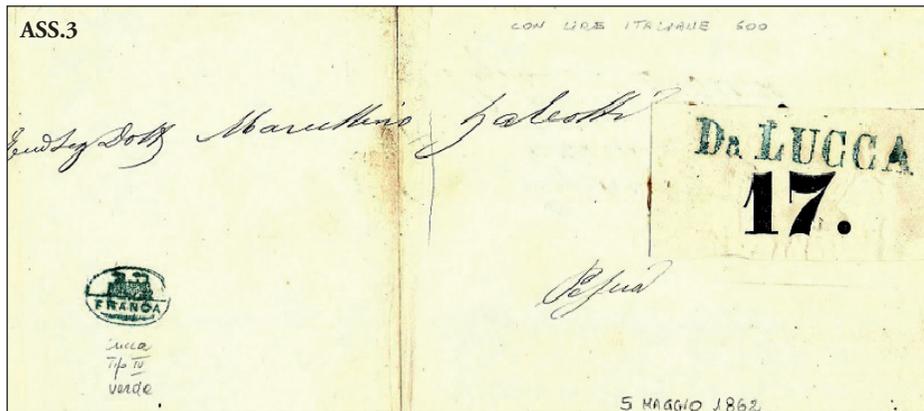


ASS.2) Plico contenente titoli o documenti finanziari spedito da Firenze il 2.8.1853 a Livorno destinatario Pate e figli mittente A. Gonin contenente L.1079 manoscritto *Di pre-*

*mura* recante sul retro una etichetta rettangolare delle dimensioni mm. 65X40 con la scritta in carattere bastone Da FIRENZE ed il numero 42. Tre sigilli di ceralacca con sigla A.G.

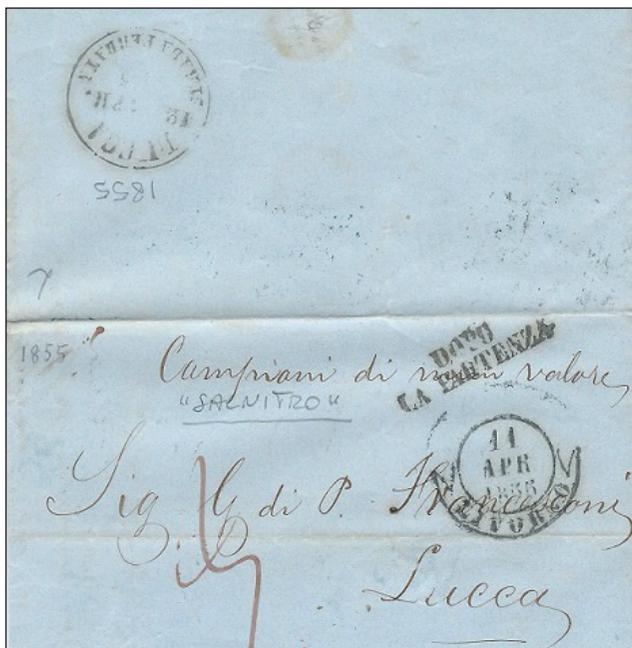


ASS.3) Plico contenente valori (“lire toscane 600 pari a lire italiane 564”) da Lucca per Pescia in data 5 maggio 1862 recante l’annullo col vapore e la scritta FRANCA della stazione di Lucca e recante un’etichetta in carta paglia mm. 85X43 con le scritte Da LUCCA ed il numero 17. Da Censo Sainati a Marcello Galeotti





Per completare questa breve ricostruzione sull'uso delle etichette per gli *Articles de Messagerie* debbo far presente che anche la posta granducale faceva viaggiare i "campioni di niun valore". Riproduco qui due lettere, una da Livorno a San Sepolcro del 22.6.1849, tassata per 3 crazie contenente campione di zucchero ed una da Livorno a Lucca del 11.4.1855, tassata per 4 crazie e contenente campione di salnitro. La tariffa dei campioni, nel caso delle poste granducali era di fatto uguale a quella lettere: infatti i campioni pagavano 1/3 delle lettere ma l'importo minimo era quello della tariffa lettera.



## VALUTAZIONI

GRANDUCATO DI **TOSCANA** 37

### Il servizio postale delle Strade Ferrate

In **Toscana** le Società ferroviarie si occupavano anche del trasporto e del recapito delle corrispondenze, seppure soltanto nelle località toccate dalle rispettive linee, in cambio dell'obbligo di trasportare i sacchi di posta del servizio pubblico. Le tariffe erano normalmente di ½ paolo (poi 3 crazie, e 15 cent.) per ogni lettera, e 1 paolo ogni 2 onces per plichi e pacchi fino a 2 libbre. Ogni stazione, che fungeva anche da ufficio di posta, applicava alle lettere prepagate particolari bolli FRANCA e a quelle in porto assegnato un bollo DA ESIGERE 3 CRAZIE (o 15 CENT. dal 1860), mentre sui plichi si usavano le etichette del servizio pacchi in veste di segnatasse. Questi servizi postali privati continuarono a funzionare fino al 31 dicembre 1862, quando in tutta Italia fu imposta la privativa postale dalla legge del maggio 1862.

lettere in porto assegnato (3 cr. o 15 c.) .....	30,--
<i>idem</i> , da località minori .....	40,--
lettere con bollo FRANCA .....	150,--
<i>idem</i> , bollo con locomotiva .....	500,--
plico con etichetta di tassa a carico .....	2.750,--

40

Il solo catalogo generalista che riproduce e quota le etichette è l'UNIFICATO che nella sua edizione SUPER 2016, a pag. 37, parla del servizio postale privato.

Pubblico, per gentile concessione della CIF-Unificato Srl che ringrazio per la disponibilità, la parte relativa alle Strade ferrate toscane. L'etichetta riprodotta è quella elencata alla voce LI.16 a pag. 21 del presente studio.

Ovviamente, la quotazione del catalogo prescinde dalla scala di rarità delle singole etichette e dal loro stato di conservazione. Giova qui precisare che le etichette della Leopolda con valore in Lire toscane sono rarissime perché usate per pochi mesi nel 1859. Similmente, sono rarissime le etichette di Pisa (solo una conosciuta su lettera intera) e assai rare quelle della SFCT. In definitiva, il consiglio per il filatelista che si avvicini a questa particolarissima collezione, è quello di valutare in primis l'originalità del pezzo (attenzione alle fotocopie laser incollate su lettere originali) poi l'integrità (le etichette venivano spesso incollate a cavallo dell'oggetto che accompagnavano quindi molte sono lacerate) ed infine la sua coerenza postale. Buona caccia!

offerta valida fino a settembre

**ECOGRAFIE  
E MOC AL  
PREZZO  
DEL TICKET**  
tel. 050-982582

convenzionati con



### I NOSTRI SERVIZI

Diagnostica per immagini:

**Densitometria a doppio raggio  
X (MOC) con valutazione FRAX**

(mediante apparecchiatura i-DXA)

- Misurazione del corpo intero (MOC Total Body) nell'adulto
- Misurazione del corpo intero (MOC Total Body) in pediatria
- Misurazione della colonna e del femore sinistro (MOC vertebrale e femorale) nell'adulto
- Misurazione della colonna (MOC vertebrale) in pediatria
- Misurazione della colonna vertebrale e di entrambi i femori nell'adulto
- Morfometria vertebrale (per identificare le deformità della colonna e misurare le altezze vertebrali)
- Misurazione e analisi della geometria della colonna vertebrale
- Analisi avanzata dell'anca
- Valutazione periprotetica dell'anca
- MOC dell'avambraccio
- Misurazione e analisi della mano in ambito reumatologico

**Misurazione della composizione corporea nell'adulto e in età pediatrica**

- (mediante apparecchiatura i-DXA)
- Valutazione massa tissutale magra e grassa
  - Stima del tessuto adiposo viscerale

**Ecografia addominale:  
addome superiore**

**Ecografia addominale completa**  
(addome superiore e inferiore)

**Ecografia ginecologica**

**Ecografia muscolo-scheletrica**

**Ecocardiogramma**

**Doppler arterioso e venoso  
arti inferiori**

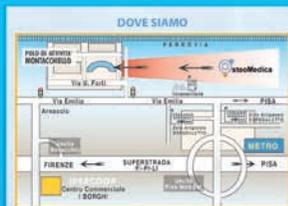
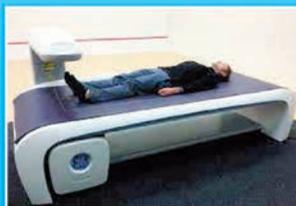
**Fisioterapia**

**Visite specialistiche e consulenze:**

Cardiologia - Dermatologia e Medicina estetica - Fisiatria - Gastroenterologia - Ginecologia - Medicina dello sport - Nutrizione - Ortopedia - Otorinolaringoiatria - Pneumologia - Chirurgia generale - Chirurgia plastica - Andrologia - Urologia - Omeopatia e medicina alternativa - Fitness metabolico - Ginnastica antalgica - Ginnastica posturale, funzionale

### i-DXA:

**DENSITOMETRIA OSSEA (MOC)**



A soli 5 minuti dall'aeroporto internazionale Galileo Galilei

Ampio parcheggio

Dalla stazione di Pisa BUS Linea 16

Servizi Bus  Linea  16

**LA VELA** Via U. Forti 6

56121 Montacchiello Pisa

+39 050 982582 - +39 335 7767146

# SERGIO SANTACHIARA

## STUDIO FILATELICO



Richiedete i cataloghi delle nostre  
vendite per corrispondenza e delle nostre aste pubbliche

*Vi verranno inviati gratuitamente*

Chi fosse interessato ad inserire materiale nei nostri cataloghi,  
sia per corrispondenza che per asta pubblica,  
ci richieda le nostre condizioni di vendita.

Trattiamo direttamente francobolli medi e rari di tutto il mondo.

*Interpellateci*

Viale IV Novembre, 4 - 42121 REGGIO EMILIA  
Tel. 0522 451433/455966 - Fax 0522 430146  
info@sergiosantachiara.com - www.sergiosantachiara.com